

Küresel Hukuki Boyutuyla Denizde Terörizm

Kenan Şahin*

Özet: Siyasi ve ideolojik amaçlarla bilinçli şiddet kullanarak korku yaymakla özdeşleşen terörizm, nadir de olsa denizler ve limanlardaki hedeflere yönelebilmektedir. Bu bağlamda petrol tankerleri ve kimyasal tankerler, konteyner ve kuru yük gemileri gibi ticari gemiler, yolcu ve diğer sivil gemiler ya da savaş gemileri, deniz altı kabloları, denizden geçen enerji boru hatları veya kıyı tesisleri hedef olabilmektedir. Ayrım gözetmeden deniz ve limanlardaki hedeflere dönük gemilere saldırı ve sabotaj, güverteye çıkma, gemiyi kaçırma gibi terör eylemleri, deniz üzerinden seyahat edenlere, deniz çevresine, küresel deniz ticareti ile taşımacılığının akışına ve uluslararası deniz güvenliğine ciddi tehdittir. Çalışmada bu tehditlere karşı uluslararası topluluğun küresel güvenliği sağlamak adına şimdiye kadar yasal zeminde aldığı önlemlerin yeterliliği değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda denizde terörizm eylemleri geleneksel terörizmden siyasi ve ideolojik bağı koparılmadan; ancak aynı zamanda denizlerin kendine özgü koşullarına göre değerlendirildiği takdirde hukuki tedbirlerin etkili olacağı vurgulanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Denizde Şiddet, Denizde Terörizm, Deniz Güvenliği, Küresel Güvenlik, Hukuki Kurallar

* Dr. Öğr. Üyesi, Milli Savunma Üniversitesi, Deniz Harp Okulu, Beşerî ve Sosyal Bilimler Bölümü, Strateji ve Güvenlik Araştırmaları Anabilim Dalı. E-mektup: ksahin@dho.edu.tr ORCID ID: 0000-0001-7404-6608.

Maritime Terrorism with a Global Legal Dimension

Kenan Şahin

Abstract: Terrorism, identified with spreading fear by using deliberate violence for political and ideological purposes, rarely targets the seas and ports. In this context, commercial ships such as oil and chemical tankers, container and dry cargo ships, passenger and other civilian ships or warships, submarine cables, and energy pipelines crossing the sea or coastal facilities can be targeted. Such systematic and indiscriminate acts of terrorism seriously threaten the marine environment, international maritime security, and global maritime trade and transport flows. This study emphasizes that maritime terrorism will be effective if legal measures are evaluated according to the unique conditions of the seas without breaking its political and ideological ties with traditional terrorism.

Keywords: Violence at Sea, Maritime Terrorism, Maritime Security, Global Security, Legal Rules

Giriş

Denizde veya deniz üzerinden başlatılan terör faaliyetleri ya da deniz terörizmi olarak kavramsallaştırılan şiddet eylemleri, 1980’li yıllardan itibaren küresel deniz güvenliği açısından tehdit olarak değerlendirilmeye başlanmıştır. Bu tehditlere karşı Birleşmiş Milletler (BM) kapsamında denizcilik alanındaki özel uzmanlık kuruluşu Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization-IMO*) yetkisinde tedbirler gündeme gelmiştir (Şahin, 2021). Şimdiye kadar IMO öncülüğünde oluşturulan sözleşme, karar, kod ve uygulamalarla gelişen önlemler, denizlerdeki terör tehditleri başta olmak üzere denizlerdeki şiddetle mücadele çare olarak sunulmuştur. Öte yandan, küresel siyasetin ana hatlarını etkileyen 11 Eylül 2001 saldırılarıyla birlikte dünyada terör tehdidi yükselirken denizdeki emniyet ve güvenlik önlemleri buna paralel artırılmıştır. Bu çerçevede ABD başta olmak üzere güvenlik tedbirleri tüm dünyaya genişleyerek yayılmış, NATO ve Avrupa Birliği’nin denizde güvenlik stratejileri bu hassasiyetleri dikkate alarak revize edilmiştir. Bölgesel çapta etkili olan denizde şiddet eylemlerine karşı tedbirleri de destekleyen IMO, bu alanda önleyici kuralları oluşturan kuruluş işlevi görmüştür.

Uluslararası deniz güvenliğini riske sokan, devletlerin anakaralarını savunmalarını etkileyen deniz kaynaklı terör eylemleri, klasik terör eylemlerine kıyasla hem başvurulma sıklığı hem de mücadele yöntemleri bağlamında farklılıklar arz etmektedir. Daha nadir gerçekleşen denizlerdeki terör eylemleri, klasik terörizm konusunu çalışan kişilerin yeterince dikkatini çekmediğinden ilgili yazın da dar bir çerçevede kalmıştır. Oysa, terörizm konusu etnopolitik, ideolojik ya da dini çekişmeler başta olmak üzere hem devlet-etnik/dinsel grup ilişkileri bağlamında hem de küresel güvenliğe etkileri bağlamında sosyal bilimlerin farklı disiplinlerinde birçok farklı yönüyle ele alınmış bir konudur. Denizde terörizm konusu, dünyanın riskli bölgeleri olarak adlandırılan yerlerde görülen deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun gibi şiddet eylemleriyle örtüşebilecek yanları bulunsa da bizzat bu konulara kıyasla da yeteri kadar incelenmemiştir. Korsanlık ve haydutluk tarihsel olarak oldukça eski suçlar olmasına karşın deniz terörizmi onlara kıyasla daha yakın bir dönemin konusudur. Ayrıca belirtmek gerekir ki, BM nezdinde denizlerdeki şiddet eylemlerine karşı oluşturulan hukuki kurallar içerisinde de deniz terörizmi daha çok olayların seyrine göre şekillenmektedir. Dolayısıyla haliyle deniz terörizmini diğer şiddet olaylarından ayırarak hukuki tedbirler geliştirmek de aynı çerçevede zorlaşmaktadır.

Denizlerde görülen şiddet içerisinde daha geri planda bulunan deniz terörizminin ayrıncı yönleri ve uluslararası topluluk tarafından alınan tedbirlerine yönelik boşluğu doldurmayı deneyecek çalışmada ilk önce, denizde terörizmin kavramsal yönü ve küresel güvenliğe etkileri kuramsal bir çerçeve sunacak biçimde ele alınacaktır. Dünyanın farklı yerlerinde ses getiren denizde terörizmin bazı örneklerine

yer verildikten sonra bu eylemler karşısında uluslararası topluluğun oluşturduğu hukuki kurallar ve pratik uygulamalar ele alınacaktır. Hukuki kurallar için başta IMO'nun şiddeti önleyici hukuki mekanizmaları eksenindeki sözleşme, karar, kod ve uygulamalarındaki metinlere başvurulmakla birlikte 11 Eylül sonrasında ABD'nin etkili bazı girişimleri ile dünyanın farklı yerlerinde denizde terörizme karşı gelişen bölgesel tedbirlere de yer verilmektedir. Söz konusu kurallar ekseninde gelişen tedbirlerin küresel güvenlik açısından yeterliliği de sorgulanacaktır. Denizde terörizm sorununun geleneksel terörizmle bağı koparılmadan, bununla birlikte kendine özgü koşullar çerçevesinde değerlendirilmesiyle uluslararası alanda alınacak tedbirlerin daha etkili olacağı vurgulanacaktır.

Denizde Terörizm ve Küresel Güvenlik

Siyasal ve ideolojik şiddet türlerinden biri olan terörizm, önceleri yönetici otoritelerin halka karşı kullandığı şiddete işaret etmesine karşın; bugün devlet dışındaki aktörlerin düşman gördükleriyle doğrudan karşılaşmak yerine çoğunlukla sivil hedeflere karşı korku yaratmak, hükümetleri zorlamak gibi amaçlarla kullandığı şiddeti tasvir eder biçime dönüşmüştür. Her ne kadar tartışmalı olsa da kazandığı yeni anlam çerçevesinde spesifik bir terör türü olan denizde terörizm/deniz terörizmi ise yine belirli siyasal ve ideolojik amaçları olan şiddetin deniz ortamındaki hedeflere karşı gerçekleştirilmesi anlamında gelmektedir. Terörist faaliyetlerin büyük kısmı yerel düzeyde sivil hedefler üzerinde korku ve huzursuzluk yaratmayı içermektedir. Ancak küreselleşmenin de etkisiyle terörizm, büyük ölçüde yerelliğin ötesinde uluslararası boyut kazanmıştır (Öktem, 2007, s. 5). Denizden terörizm de bölgesel gelişmeleri etkilerken son dönemlerde küresel güçlere zarar vermeyi içerecek biçimde etkili olmaya başlamıştır. Dolayısıyla büyük bölgesel deniz güçlerinin yanı sıra küresel güçler, kritik bölgelerde varlıklarını meşrulaştırmak amacıyla ortaya çıkan şiddetti kendi çıkarları ölçüsünde kullanabilmektedir.

Denizde terörizm, şiddet yönü ve kullanılan yöntemlerin benzerliğinden dolayı sıklıkla deniz haydutluğu ile karıştırılmaktadır. Deniz haydutluğu, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) 101. maddede: “(a) özel bir geminin veya uçağın mürettebatı ya da yolcuları tarafından özel amaçlarla işlenen: (i) açık denizde, başka bir gemi veya uçağa ya da bu gemi veya uçakta bulunan kişiler ya da mallara karşı; (ii) herhangi bir devletin yargı yetkisi dışındaki bir yerde gemiye, uçağa, kişilere veya mülke karşı herhangi bir yasa dışı şiddet, alıkoyma veya yağma eylemi; (b) deniz haydudu gemi veya uçağı bu hale getiren olayların farkında olarak bunların kullanılmasına gönüllü katılım eylemi; (a) veya (b)’de tanımlanan bir eylemi kışkırtan veya kasıtlı olarak kolaylaştıran herhangi bir eylem” olarak tanımlanmaktadır (United Nations Convention on the Law of the Sea, t.y.). Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere deniz haydutluğu ile denizden terörizmin örtüşen yanları olabilir; ancak şiddete başvuranların motivasyonları ve özel he-

defleri bağlamında farklılıklar söz konusudur (Hong and Ng, 2010, ss. 51-52; Klein, 2011, ss. 147-148). Temel fark ise deniz haydutluğu, daha çok maddi kazanç elde etme gibi özel amaçlar üzerinden gelişen yasadışı şiddet eylemleri olarak anlaşılmasına karşın; denizde terörizm ise otoriteleri sarsmak, ideolojik hedeflere ulaşmak, zarar vermek ve korku yaymak gibi stratejik ve siyasal hedeflerle denizi kullanarak başvuru şiddeti ifade etmektedir (Bowley, 2023, s. 89). Bu çerçevede temel farklar için aşağıdaki tabloya bakılabilir:

Tablo: Deniz Haydutluğu, Denizde İsyân ve Terörizm: Karşılaştırma

Kategori Özellik	Deniz Haydutluğu	Silahlı İsyân	
		Denizde Gerilla Savaşı	Denizde Terörizm
Ana Aktörler	Şahsi	Hareket/Askerî Kanat	
Amaç	Şahsi kazanç	Fedakârlık	
Motivasyon	Şahsi kazanç	Fedakârlık ya da kişisel	
Etkinlik	Denizde gemilere saldırı	Gemiden ya da gemilere karşı	
Vasıta	Küçük, hızlı gemiler, taşıyıcı ana gemiler	Hızlı botlar, bombalar	
Yayılm	Dağımk	Çok dağımk	
Taktik	Vur-kaç	Vur Kaç, Suikast	
Ana Hedefler	Siviller	Ordular/Hükümetler	Siviller

Kaynak: (Møller, 2009:24).

Denizde terörizm, Asya Pasifik Denizcilik Terörizmi Çalışma Grubu Güvenlik İş birliği Konseyi tarafından tatil köyleri, limanlar, kasabalar veya şehirler dahil olmak üzere kıyı tesislerine veya yerleşim yerlerine karşı deniz ortamında ya da limanda gemiler veya sabit platformlar kullanılarak veya bunlara karşı yapılan eylemler olarak tanımlanmaktadır. (Hong and Ng, 2010, s. 52). İdeolojik ve siyasal hedefler doğrultusunda başta sivil hedeflere dönük fiziksel şiddet kullanımının yanı sıra hükümet politikalarını etkilemek amacıyla söz konusu eylemler korku ve gözdağı verme tehdidi içermektedir. Başka bir deyişle teröristler, kasıtlı olarak psikolojik etkilerle taleplerinin yerine getirilmesi için hükümete baskı oluşturmaktadırlar. Bu doğrultuda karasuları, adalar, sahiller ve limanlara yönelik denizde terörizmin, amaçları ve stratejik tasarımı itibarıyla karada ve havada meydana gelen terörden farkı bulunmamaktadır (Murphy, 2008, s. 185).

Denizde terörizme başvuran gruplar değişen ölçülerde birkaç farklı biçimde eylemlerini gerçekleştirmektedirler (Bateman, 2006, ss. 85-87; Murphy, 2007, ss. 50-61). Limanların ya da gemilerin kontrolünü ele geçirmeye yönelik su altı ve

su üstü saldırılar, gemiye ya da gemilerin yüklerine zarar verip rehin alınması, deniz üzerinde seyahat eden kişilerin yaralanması, öldürülmesi ya da kaçırılması, havadan denizlere ve limanlara dönük bombalamalar, el yapımı patlayıcıların kullanımı, gemilere çarpma ve ateş etme şeklindeki şiddet eylemleri ya da şiddet kullanma tehditleri denizlerdeki terör eylemleri kapsamında değerlendirilebilir. Kritik çevrimiçi sistemleri ele geçirmeye odaklı siber saldırılar, enerji ve ulaşım kaynaklarını hedef alan sabotajlar, eylemleri finanse etmek için başvuru kaçakçılık faaliyetleri ya da organize suç gruplarının terör eylemcileriyle yaptıkları iş birlikleri denizde terörizmin farklı oluş biçimlerini oluşturmaktadırlar. Bu anlamda limanları da kapsayacak biçimde tüm denizcilik faaliyetleri farklı terör eylemlerine açıkken otorite boşluklarının olduğu güvensiz bölgeler ve bölgesel uyumsuzlukların yaşandığı alanlar terörizme zemin hazırlayabilmektedir.

Denizde terör faaliyeti yürütmenin cazip yönleri olduğu gibi bu eylemleri gerçekleştirmenin zorlukları vardır. Terörizme dair korkuların abartıldığını düşünen Farrell (2007) deniz üzerinden gerçekleştirilen terör saldırılarının başarı şansının çok az olduğunu, kısıtlı sayıda terör grubunun deniz koşulları hakkında teknik bilgi ve kapasiteye sahip olduğunu dile getirmektedir. Seçtikleri saldırı yöntemleri açısından teröristlerin muhafazakâr doğası, sınırlı fırsatlar ve teknik beceri eksikliğinin dayattığı kısıtlamalar yaratmaktadır (Greenberg, vd., 2006, s. 10). Teröristler, deniz saldırılarını eylem biçimlerine dahil etmek için bile bir tür “deniz alanı farkındalığı” yanında özel bilgi ve beceriye ihtiyaç duymaktadırlar (Lehr, 2010, s. 55). Bu nedenlerle denizlerde teröre başvuranlar, fayda maliyet analizi yapıp evvela denizin fiziki koşullarıyla baş etmek zorundadır.

Denizde terörizmin nadir görülen bir terör faaliyeti olduğunu söyleyen Asal ve Hasting (2015) de deniz terörizminin üç nedenden dolayı sıklıkla görülen terör eylemleri arasında olmadığına değinmektedir. Onlara göre ilkin, operasyonel olarak muhafazakâr yolları tercih eden terörist gruplar daha garanti metotlara yönelip daha önceden denenmemiş eylemlerden sakınmaktadırlar. İkinci olarak, birçok terör örgütünün denizde saldırı gerçekleştirebilecek teçhizatı, lojistik altyapısı ve eğitim yetkinliği olmadığından karada başarabilecekleriyle karşılaştırıldığında buna değmeyeceğini düşünmektedirler. Üçüncüsü, deniz çevresinin sivil nüfusun günlük yaşamının parçası olan alanlardan uzak olması, terör propagandası yapılabilecek bir doğaya sahip olmaması da onları terörden alıkoyabilir (Asal ve Hasting, 2015, ss. 723-724).

Bunlarla birlikte Asal ve Hasting, denizde terörizm yapabilme kabiliyetine sahip teröristlerin denizleri hedef almaları için Peter Chalk'ın sunduğu cazip nedenleri sıralar. Birincisi, denizcilik alanında teknik eğitime sahip olmak kolaylaşmış, denizcilik eğitimi ve ekipmanı sunan ticari firmalar, terör gruplarının deniz terörizmi için gerekli yetenekleri edinme fırsatlarını artırmıştır. İkincisi, küresel ticaret bağlamında denizcilik ağına verilebilecek zararların yaratabileceği ekonomik krizler teröristleri cezbedebilir. Son olarak, uçaklarda olduğu gibi yolcu gemileri gibi bazı deniz hedefleri, kullanılan patlayıcılara göre sivil kayıpların en üst dü-

zeye çıkarılabileceği alanlar içermektedir (Asal ve Hasting, 2015, s. 724). Diğer yandan Murphy de terörist bir grubun denizde başarılı eylemler yapabilmesi için yasal ve yargısal zayıflık, coğrafi gereklilik, yetersiz güvenlik, güvenli üs alanları, denizcilik geleneği, karizmatik ve etkili liderlik ile devlet desteği olmak üzere altı ana faktörden söz eder (Murphy, 2007, s.46-50). Bunlara ek olarak tankerler, konteyner gemileri gibi finansal değeri yüksek araçlara el koyma, kaçırma ya da mürettebatı rehin alma temelli eylemler de denizde terörizm yapanlar açısından iyi bir finans kaynağı olabileceğinden cazip hale gelebilir.

Nihayetinde denizler ve limanlardaki hedefler, terörist eylemler için kimi zamanlarda elverişli bir zemin sunmalarına karşın bu eylemleri icra etmek hem maliyetli olduğundan hem de teknik bilgi ve beceri altyapısı gerektirdiğinden aynı zamanda zorlukları bulunmaktadır. Ancak zorluklar, kısıtlamalar ve teknik beceri gerekliliklerine karşın aşağıdaki örneklerde görüleceği üzere şimdye kadar dünyanın muhtelif yerlerinde denizden terör eylemlerini engellenememiştir. Deniz hedeflerine yönelik saldırılar, eylemcilerin terör yapma nedenlerini besleyen tarihsel, ideolojik ve sosyo-ekonomik durumlarından etkilendiği gibi yasadışı faaliyetlerle operasyonların finansmanı gibi nedenler stratejik olarak denizleri cazip hale getirmektedir. Ayrıca teknolojinin gelişimi terör gruplarının propagandalarını yapabilmeleri açısından sınırları genişlettiğinden denizlerin de bu kapsama alınması kaçınılmazdır. Bu nedenlerle deniz üzerinden gerçekleşmesi muhtemel terör eylemleri bölgesel güvenliklerin ötesine geçmekte, küresel güvenliği doğrudan etkileyebilmektedir.

Denizlerde Gerçekleşen Önemli Terörizm Olayları ve Yarattığı Etkiler

Yarım yüzyıllık bir süre öncesine uzanan şekilde farklı türlerde çarpıcı sonuçlara yol açan birçok denizde terör eylemi gerçekleştirilmiştir. Can ve mal kayıplarına yol açabilmelerinin yanı sıra doğrudan ya da dolaylı olarak çevreye de zarar verebilecek bu şiddet eylemlerinin hepsini burada ele almak mümkün olmayacağından daha çok dönemsel olarak etkili olanlardan söz edilebilir. Ocak 1961'de Portekizli lider Antonio de Oliveira Salazar karşıtlarının yolcu gemisi *Santa Maria*'yı Karayipler'de kaçırması, modern zamanların ilk denizdeki kaçırma olayını oluşturmaktadır (Greenberg, vd., 2006, s. 20). 1970'li yıllar buna benzer kaçırılma türünden terörizm olaylarının popüler olduğu yıllardır. Örneğin Mart 1970'te ABD bayraklı ticaret gemisi *SS Columbia Eagle*, Vietnam savaşını protesto amacıyla kaçırılıp Kamboçya'ya gitmeye zorlanmıştır. Bu dönemde su altından düzenlenen saldırılar da gündeme gelmiştir. Nitekim, 1973 yılında İsrail Hayfa'ya iki yüz elli turist taşıyan *Sanya* isimli Yunan yolcu gemisi Beyrut limanında Filistinli eylemcilerle mayın kullanılarak batırılmıştır (Murphy, 2008, s. 186; Møller, 2009, s. 27).

Daha büyük ses getiren denizden terör eylemleriyse 1980'li yılların ortalarında gerçekleştirilmiştir. Ekim 1985'te Filistin Kurtuluş Cephesi üyelerinin

İsrail'de tutuklu bulunan elli Filistinlinin serbest bırakılması için Akdeniz'de İtalyan bandıralı *Achille Lauro* adlı yolcu gemisini kaçırp tekerlekli sandalyeye bağlı bir yolcunun ölümüyle sonuçlanan olay (Halberstam, 1988, ss. 269-270; Greenberg, vd., 2006, s. 20) dünya kamuoyunun dikkatini çeken önemli bir denizden terör saldırısıdır. *Aşağıda görüleceği üzere bu alanda uluslararası topluluk tarafından alınacak birçok tedbir de bu olay sonrası daha ciddi biçimde ele alınmaya başlamıştır.*

1990'lı yıllar da denizden terörizmin Soğuk Savaş sonrasında da artış kaydettiğini ve saldırı türlerinin çeşitlendiğini *göstermektedir*. Bu süreçte Sri Lanka'da Tamil Kaplanlarının Filipinler'deki adalar arasındaki feribotları hedef alan silahlı saldırıları ve kaçırma eylemleri ses getirmiştir. Sürat tekneleri, hayalet gemileri, silahlı operasyonlar yapabilme kabiliyetine sahip dalgıçları ve intihar kadrosuyla oluşturulan Tamil Kaplanlarının Deniz Kaplanları kolu bu eylemleri gerçekleştirmiştir (Møller, 2009, s. 27). 1996 yılında Avrasya Feribotunun silahlı Çeçenlerce kaçırılması, 1999 yılında *USS Sullivans'a* yapılan saldırı da denizden terörün örnekleri olarak gündemde yer etmiştir.

2000'li yıllar başta El Kaide olmak üzere radikal örgütlerin karadan ve havadan düzenlediği terörist saldırılar kadar denizdeki faaliyetlerinin de görülmeye başladığı yıllar olmuştur. *Our Lady of Mediatrix* feribotu 2000 yılında Moro İslami Kurtuluş Cephesi tarafından bombalanarak kırk kişinin ölümüyle sonuçlanmıştır (Bowley, 2023, s. 25). 12 Ekim 2000'de, El Kaide intihar bombacılarının komutasındaki patlayıcı yüklü bir teknenin Aden Körfezinde *USS Cole* adlı ABD donanmasına ait destroyere saldırıp çarpmasıyla on yedi kişinin ölümüne, otuz dokuz kişinin yaralanmasına yol açan olay da ciddi bir terör eylemidir (Greenberg, vd., 2006, s. 21). Böyle bir ortamda yine El Kaide bağlantılı gruplarca Ekim 2002'de Yemen'de Fransız ham petrol gemisi *M/T Limburg* tankerine patlayıcı yüklü botla saldırı düzenlenmiştir. Saldırı sonrası oluşan ham petrol sızıntısı ciddi bir çevre felaketini beraberinde getirmiştir. 18 Şubat 2004'te Filipinler Manila yakınlarında yüz on altı kişinin ölümüne ve iki yüzden fazla kişinin yaralanmasına neden olan Superferry-14 yolcu gemisine Abu Sayyaf Grubu yapılan saldırı da denizden terörizmin örnekleri arasındadır (Greenberg, vd., 2006, s. 22; Bateman, 2006, s. 81; Lehr, 2010, s. 55).

Takip eden süreçlerden günümüze kadar da dünyanın muhtelif yerlerindeki denizdeki şiddet eylemleri görülmeye devam etmiştir. Kasım 2008'de denizden sürat tekneleriyle gelerek Mumbai'ye sızan on kişilik terörist grup yüz altmış kişinin ölümüne yol açmıştır. 2010'lar, Nijer Deltası çevresinde açık deniz tesisleri ile onlara hizmet veren gemilere yönelik saldırıların yanı sıra Doğu Akdeniz çevresinde ticari ve donanma gemilerine yönelik saldırılara yol açmıştır. (Bowley, 2023, s. 25) 2014 yılında Aden Körfezi'nde *MV Orna* adlı kimyasal tankeri kaçırılmıştır. 2015 yılında Aden'de sivilleri taşıyan bir feribota Husi savaşılar tarafından düzenlenen saldırıda seksen altı kişi ölmüş altmış yedi kişi yaralanmıştır (Bowley, 2023, s. 25) Haziran 2018'de Doğu Libya güçleri Es Sider ve Ras

Lanuf petrol limanlarının kontrolünü ele geçirmiştir. 2020 yılında Hürmüz Boğazı yakınlarındaki Umman Körfezi'nde iki petrol tankeri saldırıya uğramıştır. Bunlarla birlikte deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygunlar da dahil edilirse denizde şiddetin son yıllara göre dağılımında Güneydoğu Asya, Uzak Doğu, Hindistan Alt Kıtası, Güney Amerika, Afrika'daki alanlardaki olaylar ya da saldırı girişimlerinin yoğunlaşması söz konusudur (IMB ICC Piracy and Armed Robbery Against Ships Report January-December 2022:5).

Nihayetinde denizlerdeki terörizm yolcu deniz taşıtlarına, askerî hedeflere, konteyner taşımacılığı yapan ticari gemilere, petrol veya doğalgaz türü maddeler taşıyan tankerlere, denizaltındaki enerji ya da iletişim aktarım hatlarına veya limanlara çok farklı biçimlerde yönelmektedir (Hansen 2009, s. 74). Bunların yanında dökme yük gemileri (*bulk carriers*) de yoğun terör saldırılarına maruz kalan deniz araçları arasındadır. Yukarıda ele alınan olaylar da terör gruplarının şiddet uygulama motivasyonları ile kullandıkları araçlar bağlamında farklılaştığını göstermektedir. Her ne kadar karadakilere kıyasla çok sık yaşanmasa da denizde terörizm günümüze kadar gelen süreçte deniz ticaret trafiğinin artması, liman güvenlik zafiyetleriyle sıklaşmıştır. Yeni tekniklerle farklı terör denemeleri yaşanırken, bu saldırıların yol açtığı tahribatlar şimdiye kadar birçok yan sorun da doğurmuştur. Teröristlerin amaçladıkları doğrultuda deniz taşımacılığının zarar görmesinden küresel tedarik zincirinin aksamasına, deniz kirliliğinden seyir emniyetinin bozulmasına, belirsizlik ve korku ortamının oluşmasından denizin aktif kullanımının kısıtlanmasına varana kadar birçok ekonomik ve siyasi sorun ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda denizde terörizme karşı savunmasızlık, büyük mali kayıpları tetiklemenin yanı sıra insan hayatına ve çevreye önemli zararlar vermektedir.

Denizde Terörizmle Mücadelede Gelişen Hukuki Kurallar ve Uygulamalar

Deniz üzerinden gerçekleşen birçok şiddet eylemi ve tehdidi uluslararası topluluğu kolektif biçimde tedbir almaya yöneltmektedir. Deniz güvenliği sorunlarına yönelik küresel çözümler, gemilerin ve limanların fiziksel güvenliği, denizde operasyonel iş birliği, gemilerin izlenmesi, konteyner yükünün bütünlüğü ve gemi adamı kimlik belgelerinin geliştirilmesi dahil olmak üzere çeşitli düzeylerde ele alınmaktadır (Bateman, 2016, s. 87). Uluslararası topluluk, başta BM düzeni çerçevesinde ve IMO öncülüğünde deniz terörizmine müdahale konusunda iş birliğini geliştirmek amacıyla tedbirlerini koordine etmeye 1960'lı yıllardan itibaren başlamıştır. Denizlerde sıklıkla görülen diğer şiddet eylemlerinden deniz haydutluğu ile gemilere karşı silahlı soygunlara ilişkin önlemler de genellikle deniz terörizmi tedbirleriyle paralel değerlendirildiği dönemler olmuştur. Yine de denizde terörizm olayları deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun eylemleri kadar sık yaşanmamaktadır. 2022 yılında gemilere karşı deniz haydutluğu ve silahlı

soygun girişimi olarak 115 olay tespit edilmiştir (IMB ICC Piracy and Armed Robbery Against Ships Report January-December 2022:2).

1974 yılında IMO tarafından kabul edilen “Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi” (*International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS*), uluslararası deniz güvenliğini artırmak için zorunlu tedbirleri gündemi getirmiştir. Daha sonra yapılacak güncellemeler ile denizdeki şiddet eylemlerine dönük önleyici kurallar bu sözleşmeye eklenilecektir. Bununla birlikte 1982 yılında imzalanıp 1994 yılında yürürlüğe giren BMDHS, taraf devletlerin hak ve yükümlülüklerini tanımlayıp deniz yetkileri alanında kurallar belirlemiştir. Ancak BMDHS içeriğinde deniz haydutluğunu tanımlamaya ilişkin net tanımlamalar yer alsa da denizde terörizmine dair net hükümlerin yer almadığı görülmektedir.

Achille Lauro adlı yolcu gemisinin 1985 yılında uğradığı saldırı, denizde terörizm konusunun deniz haydutluğuyla birlikte *önemli tehditler* olarak değerlendirilmesine vesile olmuştur. Bu saldırıyı takiben 1988’de hazırlanıp 1992’de yürürlüğe giren Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (*The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation- SUA*) ile gemilere saldırılarda bulunanlara karşı yargılama ve ceza tedbirleri belirlenmiştir (Beckman, 2009). Seyir güvenliğini hedef alan saldırılara karşı etkin ve uygulanabilir önlemleri hedefleyen SUA ile ele geçirme, kaçırma, kişilere ve yüklere zarar verme teşebbüsleri suç olarak tanımlanmıştır.

Öte yandan, uluslararası topluluk ulaşım araçlarının savunmasızlığını ve bir kitle imha silahı olarak kullanılabilirliklerini gösteren 11 Eylül sonrasında küresel terörizme karşı daha teyakkuz haline geçmiştir (Klein, 2011, s. 147). Terörizmi güvenlik odağına yerleştiren risk değerlendirmelerinin yapıldığı bu atmosferde limanlarda, denizde ya da deniz yoluyla yapılacak başta bombalama olmak üzere başvurulacak terör eylemlerine karşı bilgi alışverişini artırmayı hedefleyen *Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği Kodu (International Ship and Port Facility Security Code-ISPS Kod)* Aralık 2012’de IMO tarafından müzakere edilmiştir. SOLAS’ta yapılan değişikliklerle Temmuz 2004’te yürürlüğe giren ISPS Kod, gemilerin ve limanların güvenliği açısından güvenlik seviyeleri ile tesisler ve bunları işletenleri içerecek biçimde sorumlulukları belirleyen zorunlu ve tavsiye niteliğindeki uygulamalardan oluşmaktadır.

ISPS Kod sayesinde daha geniş olarak hükümetlere, liman yetkilileri ile denizcilik sektörünün diğer bileşenlerine güvenlikle ilgili gereksinimleri ve yapılacakları gösteren kılavuzlar hazırlanmıştır (Guide to Maritime Security & ISPS Code, 2012). Limanlara ve gemilere yönelik saldırılar gerçekleşmeden önce erken bir aşamada güvenlik seviyeleri hakkında tarafların bilgilendirilmesi, istihbaratın paylaşılması ve müdahaleye imkân tanıyacak planlamanın yapılması amaçlanmıştır. ISPS Kod, aynı zamanda yayılma ve konteyner güvenliğini de içerecek biçimde tanımlama ve izleme sistemleri türünden yeni

kontrol araçlarının oluşturulmasına dönük düzenlemeler içermiştir. Denizcilik suçlarının azaltılmasının yanı sıra gemi ve liman güvenliklerinin artırılmasında faydalı sonuçlar getirdiği düşünülen ISPS Kodun içeriğinde maliyetleri, kapsadığı deniz araçları ve liman tesisleri yanında pratikte uygulanabilirliğini sınırlayan öğeler de bulunmaktadır (Bateman, 2006, s. 88).

11 Eylül terör saldırıları aynı zamanda deniz güvenliğine ilişkin tedbirlerin yeni terörist saldırılara yanıt veremediği gerekçesiyle halihazırdaki bazı yeni kurallar doğurduğu gibi bazı kuralların da yeniden değerlendirilmesini gerekli kılmıştır. Bu kapsamda tedarik zincirini güvence altına almak veya kitle imha silahlarının yayılmasını önlemek için Konteyner Güvenliği Girişimi (*Container Security Initiative-CSI*), Terörizme Karşı Gümrük-Ticaret Ortaklığı (*Customs Trade Partnership Against Terrorism-C-TPAT*) ve kitle imha silahlarına yönelik Yayılma Güvenliği Girişimi (*Proliferation Security Initiative-PSI*) gibi ABD tarafından teşvik edilen önlemler gündeme gelmiştir (Kozanhan, 2022). Yine ABD tarafından 2006 yılı sonrasında uygulanmaya başlanan deniz/hava gümrüklerindeki kargo ve konteynerlerin çıkış limanında taranmaya başlanıp güvenlik riski derecelendirmesine tabi tutulduğu Otomatik Hedefleme Sistemi “Automated Targeting System” (ATS) de bu tedbirler arasında yer almıştır.

Bununla birlikte yapılan uzun müzakereler sonrası Ekim 2005’te uzlaşılacak bir protokol ile 1988 SUA sözleşmesi güncellenmiştir. Güncellemeyle deniz güvenliğine yönelik kuralların uygulama sahası genişletilerek yeni yasadışı eylemlerde suç unsurları tanımlanarak belli koşullarda açık denizlerde gemilere müdahale konusu üzerinde durulmuştur. (Kızılsümer Özer, 2016:50-58). Protokolde terörizmle ilgili yeni tehdit ve suçlara ilişkin hükümler ele alınırken kitle imha silahlarının taşınması ve yayılmasına dönük değerlendirmeler de yapılmıştır (Bateman, 2016, s. 89).

Denizde terörizm başta olmak üzere olası denizlerdeki şiddet ve yasadışı suç eylemlerine karşı bazıları IMO tarafında da desteklenen bölgesel deniz güvenliği odaklı girişimler de bu dönemde gündeme gelmiştir. Örneğin 2004 yılında imzalanıp 2006 yılında yürürlüğe giren Asya’da Deniz Haydutluğu ve Gemilere Karşı Silahlı Soygunla Mücadeleye İlişkin Bölgesel İş Birliği Anlaşması (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia-ReCAAP*) bu girişimlerden biridir. Benzer başka bir bölgesel iş birliği girişimi ise Cibuti Davranış Kuralları ya da Cibuti Kodu (*the Djibouti Code*) olarak bilinen uygulamadır (Menzel, 2018). Cibuti Kodu çerçevesinde Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi’ndeki Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunun Bastırılmasına İlişkin Davranış Kuralları, 29 Ocak 2009 tarihinde kabul edilmiştir. 2017 yılında Cidde değişiklikleriyle denizde işlenen suçlar ve diğer yasadışı faaliyetler yanında deniz terörizmi kapsamında koordinasyonun kurulması kararlaştırılmıştır. 2013

yılında Batı ve Orta Afrika ile Gine Körfezi'ni kapsayacak biçimde Yaounde Davranış Kuralları Kodu (*Yaounde Code of Conduct*) da benzer şekilde denizde şiddet temelli çeşitli suçlara ilişkin düzenlemeler içermiştir (Arifin ve Juned, 2023). Daha yakın dönemdeyse deniz haydutluğu başta olmak üzere denizdeki şiddet eylemlerine karşı Singapur, Malezya ve Endonezya donanması ve sahil güvenlik güçleri tarafından ortak devriye uygulaması hayata geçirilmiştir.

2000'li yıllarda ISPS Kod'u tamamlamak üzere birçok önleyici mekanizmanın devreye sokulduğu görülmektedir. ABD ve Kanada'nın girişimleri neticesinde devletlerarası güvenlik açıklarını kapatmak, denizlerde devriyeler ve izleme merkezleri oluşturup istihbarat toplamak amacıyla devreye koyulan önlemlerden bir diğeri de denizde durumsal farkındalık/deniz alan farkındalığı (*Maritime Domain Awareness-MDA*) uygulamasıdır. Deniz alan farkındalığı, deniz güvenliği, deniz emniyeti, ekonomi ve çevreyi etkileyebilecek unsurlar hakkında bilgi sahibi olunmasını ifade etmektedir. Söz konusu farkındalık, belirli bir coğrafi alandaki denizcilik faaliyetini tespit etme, tanımlama, izleme ve değerlendirme çabalarına denk gelmektedir (Doorey, 2016, s. 124). Bu doğrultuda 2004 yılından itibaren deniz yolları üzerindeki tehditlerin tespit edip uygun çözümler üretmek amacıyla Deniz Alan Farkındalık Merkezleri (*Maritime Domain Awareness Centers*) ve Deniz Alan Farkındalık Füzyon Merkezleri (*Maritime Domain Awareness Fusion Centers*) oluşturulmuştur. Bu merkezler için Otomatik Tanımlama Sistemi (*Automatic Identification System -AIS*) en önemli veri kaynaklarından birini oluşturmaktadır. IMO, 2000 yılında, SOLAS'ın yenilenmiş V. bölümünün bir parçası olarak kabul ettiği yönetmeliğe 300 gros kayıtlı tonun (GRT) üzerindeki veya uluslararası seferlerde on iki veya daha fazla yolcu taşıyan tüm gemilerin, gemi güvenliğini artırmak için bir AIS kurulmasını eklemiştir (Murphy, 2009, s. 15). Bölgesel deniz güvenliği stratejisi olarak nitelenebilecek bu sistem, gemilerin birbirleriyle veya kıyıyla ilgili sefer bilgilerini kolayca izleyip tanımlayıp ve değiş-tokuş etmesine olanak tanımaktadır. Ancak bu sistemin denizde terör yapanlar tarafından kullanılması mümkün olduğundan AIS aracılığıyla gönderilen bilgilerin gizli biçimde aktarılması da tehditlerin önlenmesi açısından etkili olabilecektir.

Küresel deniz gözetim yeteneği bağlamında erken bilgi sağlayıcı bir diğer mekanizma da Uzun Menzilli Tanımlama ve İzleme (*Long-range Identification and Tracking-LRIT*) sistemidir. IMO'ya göre deniz taşımacılığında güvenliği sağlamak ve deniz ortamının korunması amacıyla gemilerin küresel olarak tanımlanıp izlenmesini sağlamak amacıyla geliştirilmiştir. Başta ABD'nin desteğiyle kurulan bu sistem, IMO Deniz Güvenliği Komitesi'nin Mayıs 2006'daki kararıyla kabul edilmiştir (Murphy, 2009, s. 17). Uydular aracılığıyla en başta büyük gemilerin tespiti ve takibine olanak sağlayan veri merkezlerinin kurulan bu sistemin AIS'e

benzer yönleri olsa da daha geniş bir alanı tarayabilme yeteneğine sahiptir. ISPS Kodunun uygulanmasını tamamlamayı ve desteklemeyi amaçlayan LRIT sistemi, gemileri veya liman tesislerini etkileyen güvenlik olaylarına karşı teknik ve hukuki bağlamda deniz güvenliği tedbirlerini içermiştir (Tsamenyi, M.& Palma, 2009).

Nihayetinde buraya kadar ele alınan sözleşmeler, uygulamalar ekseninde gelişen tedbirler küresel deniz terörizmini minimize etme konusunda etkili girişimler olarak dursa da denizde şiddet eylemlerini tamamen ortadan kaldırmak mümkün olamamaktadır. Her bir uygulama gerçekleşen denizde terörizm olayları sonrası yeni bir boyut kazanmakta, ihtiyaçlar doğrultusunda yeniden değerlendirilmek durumundadır. Denizlerdeki tehditlerin anlaşılır, eyleme geçilebilecek kadar net ve doğru bir resmini oluşturmada başarılı olmak için birçok önemli teknik ve prosedürel sorunların üstesinden gelinmesi gerekmektedir (Murphy, 2009, s. 14). Bu kapsamda güvenlik birimlerinin devletlerin iş birliğine imkân tanıyacak ölçüde gözden geçirilmesi, teröristlere yönelik operasyonların koordine edilmesi, soruşturulması ve kovuşturulmasında devletlerarası iş birliğine ihtiyaç devam etmektedir. Denizde terör üretme potansiyeline sahip grupların finansal kaynaklarının ve dış desteklerinin kesilmesine dair çabalar da bu anlamda önem arz etmektedir.

Sonuç

Uluslararası topluluk teknik açıdan bilgi ve birikime sahip olması gereken denizciliği korumaya ilişkin tedbirlerini uzunca bir süredir BM düzeni çerçevesinde IMO öncülüğünde almaktadır. 1980'li yıllardan itibaren denizde terörist faaliyet yapabilme kapasitesine sahip grupların eylemleri ve tehditlerinin sıklaşmasıyla denizden terörizm tedbirleri diğer deniz suçlarından ayrı olarak değerlendirmeye başlanmıştır. Denizde terörizm tehdidine karşı koyma ihtiyacının arttığı bu dönemde ilk olarak SUA Sözleşmesi ile hukuksal önlemler belirlenmiştir. Öte yandan, ABD'yi hedef alan 11 Eylül 2001 saldırıları sonrası ulus-ötesi nitelik kazanan terörizmle artan güvenlik hassasiyetleri deniz güvenliğini etkilemiş yeni tekniklerin kullanıldığı terör tehditlerine karşı tedbirler gözden geçirilmiştir. Denizler ve limanlarda güvenliği artırıcı nitelikte konteyner güvenliği ve kitle imha silahlarının yayılmasını önleyici girişimler yanı sıra ISPS Kod, SUA 2005 Protokolü, Denizde Alan Farkındalığı (MDA), Otomatik Tanıma Sistemi (AIS) ile Uzun Menzilli Tanımlama ve İzleme Sistemi (LRIT) gibi mekanizmalar bu çerçevede devreye sokulmuştur. Bunlara ek olarak Cubuti Kodu, Yaounde Davranış Kuralları Kodu ya da ortak devriye hareketleri gibi IMO tarafından da desteklenen bölgesel tedbirler uygulamaya geçmiştir.

Hukuki tedbirler kapsamında ortaya çıkan uygulamalar ve önleyici mekanizmalar deniz güvenliğini sağlamada işe yarasa da denizde terörizm yapabilme yeteneğine sahip grupları tamamen caydırıcı nitelikte olmamıştır. Küresel deniz

ticaretinin akışı, enerjinin deniz üzerinden güvenli aktarımı, emniyetli deniz taşımacılığı konularında kritik önemdeki işleyişe karşı gelişen terör tehditleri, devletlerin ortaklaşa aldığı hukuki tedbirler ile bölgesel iş birliklerinin yanı sıra birbirleriyle kuracakları iletişim ve finans ağları ile teröristlerin hareketlerini takip edebilecek istihbarat ağlarıyla minimize edilebilecektir. Terörizmi oluşturan koşulların ana kaynaklarının tespit edilmesi, denizdeki şiddet temelli benzer suçlarla mücadelenin de buna uygun şekilde yürütülmesi açısından önemlidir. Potansiyel terör tehditlerine karşı sivil ve askerî imkânlar yardımıyla mücadele esas olduğu takdirde denizde şiddet olaylarını azaltmak mümkündür. Bu doğrultuda söz konusu hukuksal tedbirler ile cari önleyici mekanizmalara ek olarak terör tehditlerinin belirlenmesi ve yönetişimi açısından hem terörizmi yaratan koşulların belirlenmesi hem de denizde şiddeti oluşturan özgün koşulların analiz edilmesinin önemli olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynakça

- Arifin, J. A. & Juned, M. (2023). Nigeria's Compliance with the Yaoundé Code of Conduct in the Cases of Piracy and Armed Piracy of the Nigerian State in the Gulf of Guinea in 2016-2021, *Journal of Social and Political Sciences*, 6(1):110-120.
- Asal V. ve Hastngs J.V. (2015). When Terrorism Goes to Sea: Terrorist Organizations and the Move to Maritime Targets. *Terrorism and Political Violence*. 27 (4), ss. 722–740. <https://doi.org/10.1080/09546553.2013.855636>
- Bateman, S. (2006). Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia-Pacific Region. *Security Challenges*. 2 (3), ss. 77-91.
- Beckman, R. C. (2009). "The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism", Herbert-Burns, R., Bateman, S., & Lehr, P. (Eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* içinde (ss.187-200). London: CRC Press.
- Bowley, R. (2023). *Preventing Terrorist Attacks at Sea: Maritime Terrorism Risk and International Law*. London and New York: Routledge.
- Doorey, T.J (2016). Maritime Domain Awareness. Shemella, P., *Global Responses to Maritime Violence: Cooperation and Collective Action*, California: Stanford University Press. ss. 124-141.
- Farewell, R. (2007). Maritime Terrorism: Focusing on the Probable. *Naval War College Review*. 60 (3), ss. 46-60.
- Greenberg, M. D. & Chalk, P. & Willis, H. H. & Khilko, I., & Ortiz, D. S. (2006). *Maritime Terrorism: Risk and Liability*. Rand Corporation.
- Guide to Maritime Security & ISPS Code (2012). London: IMO Publication.
- Halberstam, M. (1988). Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety. *The American Journal of International Law*. 82 (2), ss. 269-310. <https://doi.org/10.2307/2203189>
- Hansen, H. T., (2009). Distinctions in the Finer Shades of Gray: The "Four Circles Model" for Maritime Security Threat Assessment. Herbert-Burns, R., Bateman, S., & Lehr, P. (Eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* içinde (ss. 73-83) London: CRC Press.

- Hong, N., ve Ng, A. K. (2010). The International Legal Instruments in Addressing Piracy and Maritime Terrorism: A Critical Review. *Research in Transportation Economics*. 27 (1), ss. 51-60. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2009.12.007>
- IMB ICC Piracy and Armed Robbery Against Ships Report (January-December 2022), <https://www.icc-ccs.org/reports/2022%20Annual%20IMB%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Report.pdf> (Erişim Tarihi:29 Mayıs 2023).
- Kızılsümer Özer, D. (2016). Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 17 (2), ss. 27-62.
- Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of The Sea*. Oxford University Press.
- Kozanhan, M. K. (2022). Deniz Emniyeti Kavramından Deniz Güvenliğine Geçiş ve 11 Eylül Sonrası Gelişmeler. Şahin, K. (Ed.), *Deniz Hukuku ve Güvenliği* içinde (ss. 63-87). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Lehr, P. (2009). Maritime Terrorism: Locations, Actors, and Capabilities. Herbert-Burns, R., Bateman, S., & Lehr, P. (Eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* içinde (ss.55-71). London: CRC Press.
- Menzel, A. (2018). Institutional Adoption and Maritime Crime Governance: The Djibouti Code of Conduct, *Journal Of The Indian Ocean Region*, ss.1-18. <https://doi.org/10.1080/19480881.2018.1467360>
- Møller, B. (2009). Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy. *Danish Institute for International Studies Report*. Copenhagen.
- Murphy, M.N. (2007). *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security*. London: Routledge.
- Murphy, M.N. (2008). *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy & Maritime Terrorism in the Modern World*. London: Hurst & Company.
- Murphy, M.N. (2009). Lifeline or Pipedream? Origins, Purposes, and Benefits of Automatic Identification System, Long-Range Identification and Tracking, and Maritime Domain Awareness. Herbert-Burns, R., Bateman, S., & Lehr, P. (Eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* içinde (ss. 13–28). London: CRC Press.
- Öktem, A. E. (2007). *Terörizm: İnsancıl Hukuk ve İnsan Hakları*. İstanbul: Derin Yayınları.
- Şahin, K. (2021). Küresel Deniz Güvenliğine Yönelik Hukuki Tedbirler: Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşme, Karar, Protokol, Kod ve Uygulamaları. *Elektronik Siyaset Bilimi Araştırmaları Dergisi*. 12 (2), ss. 31-45.
- Tsamenyi, M. ve Palma, M. A. (2009). Long-Range Identification and Tracking Systems for Vessels:Legal and Technical Issues. Herbert-Burns, R., Bateman, S., & Lehr, P. (Eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* içinde (ss. 215-232) London: CRC Press.
- United Nations Convention on the Law of the Sea, (t.y.), https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (Erişim Tarihi:24 Mayıs 2023).